

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abgeordneten Miriam Staudte und Enno Hagenah (Bündnis 90/Die Grünen), eingegangen am

Fragwürdige Methoden bei der Nutzen-Kosten-Berechnung zur A39

Für die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Verlängerung der A 39 von Wolfsburg nach Lüneburg wurde ursprünglich das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für die sogenannte Hosenträger-Variante aus A 14, A 39 und der Querspange B 190 mit 3,4 beziffert. Ein Einzel-NKV nur für die A 39 wurde nicht veröffentlicht.

Das Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt hat dann die NKV "anteilig" offengelegt (A 14 = 4,6 und B 190n = 3,3). Das NKV der A 39 musste demnach deutlich kleiner ausfallen.

Aus der Antwort der Landesregierung vom 14.11.2008 auf unsere Anfrage geht hervor, dass in den darin angegebenen Wert von 2,8 immer noch das NKV für den westlichen Teil der B 190n mit einfließt. Zudem enthält die Antwort ein NKV für die A14 (Magdeburg - Schwerin [A24]) von 4,7 und für die A39, B190n, A14, B71 und B189 (VUNO) von 3,2.

Für den östlichen Teil der B190n enthält die Antwort der Landesregierung ein Einzel-NKV. Auch das liegt mit 3,5 deutlich über dem der A 39 und des westlichen Abschnitts der Querspange.

Die von der Landesregierung genannten Zahlen entstammen dem Ergebnisbericht der NKV-Berechnung vom Juli 2008, den die Ingenieurgruppe IVV aus Aachen im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt hat.

Einige Aspekte des genannten Ergebnisberichts sind in sich und auch im Vergleich mit den Zahlen der für den Bundesverkehrswegeplan 2003 erfolgten Berechnung nicht nachvollziehbar.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Worauf gründen sich die Unterschiede beim Vergleich der kalkulierten Kosten pro Kilometer zwischen A 14 und A 39 und der Kostensteigerungen pro Kilometer von A 14 und A 39 im Vergleich zu 2003 jeweils im Einzelnen?
(A 14: pro Kilometer 83,75 % teurer als 2003; A 39: pro Kilometer 5,72 % teurer als 2003; 2003: A 39 pro Kilometer 21 % teurer als A 14; 2008: A 39 pro Kilometer 30 % preiswerter als A 14)
2. Warum wurde der Annuitätenfaktor in 2008 mit 4,48 % niedriger angesetzt als in 2003 mit 5,53 %?
3. Wie setzen sich die „sonstigen Kosten“ zusammen?
4. Bei den Teilprojekten B 189 und B 71 ergibt die Differenzbildung aus den vorhandenen Zahlen Kosten von 71,3 Mio. Euro, aber einen negativen Nutzen. Wie hoch sind Kosten und Nutzen der Teilprojekte B 189 und B 71 tatsächlich jeweils?
5. Wie wurde der im Ergebnisbericht angegebene Preisindex für die Nutzenpositionen ermittelt und angewandt?
6. Wie werden der bei den Nutzenpositionen der A 39 angesetzte induzierte Verkehr (-2,18 des Gesamt-Nutzens, bei der A 14 sind es -9 % des Gesamt-Nutzens) und die Umwelteffekte (17,25 % des Gesamt-Nutzens, bei der A 14 sind es 5,54 % des Gesamt-Nutzens) jeweils begründet?

7. Die Gesamtkosten der A14 sind um 120 % höher als 2003, das NKV beträgt 4,7 statt 4,6. Also müsste der Nutzen um mehr als 120 % höher bzw. inflationsbereinigt über 100 % höher sein als 2003. Woraus ergibt sich die Steigerung des Nutzens der A 14 im Vergleich zu 2003?
8. Die für die A 39 angesetzten Kosten haben sich seit dem Raumordnungsverfahren 2006 nicht erhöht. Durch das Bundesverkehrsministerium wurden aber bereits deutlich höhere Kosten bestätigt. Hinzu kommen Kosten für Umwelt-Ausgleichsmaßnahmen und einen erweiterten, bisher nicht berücksichtigten Lärm- und Emissionsschutz für Anwohner. Wird ein NKV für die A 39 ermittelt, das auf aktuellen Kostenschätzungen basiert und nicht durch Teile der B 190n angehoben wird?

Miriam Staudte

Enno Hagenah